Rok X. Warszawa, 1 kwietnia 1929 r. Nr. 7 (141)

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca
Cena N-ru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
Warszawa, ul. Chmielna 9, m. 9.
Telefon Nr 195-28
Konto czekowe P.K.O. Nr 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Wszystkim członkom Związku oraz czytelnikom „Maszynisty" zasyłamy serdeczne życzenia Wesołych i Szczęśliwych Świąt.

Prezydjum Z. Z. M.
i Redakcja „Maszynisty".

ZNOWU ZWŁOKA

Święciliśmy niedawno uroczyście 10-ciolecie polskiego kolejnictwa, a wraz z niem dziesięciolecie niebywałego chaosu i zamieszania w stosunkach służbowych kolejarzy.

Kto choćby pobieżnie tylko zetknął się z życiem służbowem polskiego kolejarza, ten wie, jak wiele poważnych trudności, jak wiele krzywd i udręki spotyka z tego powodu pracowników kolejowych. Sądząc ludzkim rozumem, a nie mając dostępu do tajników biurokracji, sądzićby można, że i administracja kolejowa musi mieć z tego powodu bardzo utrudnioną działalność i powinna sama wszelkiemi siłami dążyć do uporządkowania tej stajni Augjasza.

O paradoksach, wynikających z obecnego stanu rzeczy, o nieprawdopodobnych wprost stosunkach, jakie się na tem tle układają, o arcydziwnych, a najczęściej arcyprzykrych dla pracownika wypadkach, które się z tego powodu zdarzają — pisano już tomy całe. Od lat dziesięciu trwa bowiem uporczywa, niezmordowana, a nawet wręcz natrętna kampanja pracowniczych związków zawodowych, które domagają się położenia kresu temu bałaganowi. Od wielu lat przy każdej nadarzającej się sposobności Sejm i Senat Rzeczypospolitej uchwala bez sprzeciwu i jednogłośnie rezolucje, wzywające Rząd do przedłożenia sobie niezbędnych w tym celu projektów. Nie było w ciągu tych lat 10-ciu ani jednego Ministra Kolei czy Komunikacji, któryby nie deklarował publicznie, iż uporządkowanie stanu prawnego w dziedzinie stosunków służbowych kolejarzy uważa za swoje najpilniejsze i bodaj najważniejsze zadanie.

Gdy w ten sposób zgodną jest wola i samych zainteresowanych i najważniejszych a jedynie miarodajnych władz państwowych, gdy nadto okres lat 10-ciu dostatecznym jest chyba do opracowania gruntownie przemyślanych i rozważonych projektów — zdawaćby się mogło, że nic nie powinno stanąć na przeszkodzie szybkiemu, natychmiastowemu załatwieniu tej sprawy. Wbrew temu przypuszczeniu jest, widać, inaczej, skoro do dziś dnia sprawa nie tylko że nie została ostatecznie załatwiona, ale nawet nie weszła jeszcze pod obrady ciał ustawodawczych.

W ciągu istnienia kolejnictwa naszego bywały już kilkakrotnie momenty, w których zdawało się, że sprawa zdąża pewnym krokiem ku ostatecznej realizacji. Taki moment przeżywaliśmy niedawno, gdy z ust obecnego p. Ministra Komunikacji padło publiczne oświadczenie, iż projekty ustaw o ustroju kolei, o pragmatyce, przepisach emerytalnych i emeryturze dla etatowych są gotowe, uzgodnione w rządzie i potrzebują jedynie formalnego zatwierdzenia Rady Ministrów, aby niezwłocznie, jeszcze w ciągu bieżącej sesji sejmowej wejść pod obrady parlamentu.

P. Minister Kühn nie naśladował dotąd swoich poprzedników w szafowaniu nieszczeremi obietnicami, także i p. Premjera Bartla nie usiłował naśladować. Był w obietnicach skąpy, ale danego słowa dotrzymywał. Dlatego przyzwyczailiśmy się wierzyć składanym przezeń oświadczeniom. Byliśmy zatem pewni, iż zapowiedziane uchwalenie projektów na Radzie Ministrów i ich wniesienie do Sejmu w czasie bieżącej sesji nastąpi napewno. Mowa p. Ministra, wygłoszona w Sejmie w czasie ostatniej dyskusji budżetowej, w której potwierdzone zostały raz jeszcze kilkakrotne poprzednie oświadczenia w tej sprawie, utwierdziła nas w tem przekonaniu. Zwłoka kilkumiesięczna mogła być łatwo usprawiedliwiona trudnościami technicznemi, nawałem pracy w Radzie Ministrów, nadzwyczajnemi wypadkami politycznemi, absorbującemi chwilowo Rząd w innym kierunku.

Jednakże mija już marzec, jeszcze tylko raz lub 2 razy zbierze się Sejm na posiedzenie. Opinja powszechna zgodnie przypuszcza, iż po uchwaleniu budżetu sesja sejmowa zostanie zamknięta na dłuższy okres czasu, może aż do jesieni. A o wniesieniu projektów ustaw, regulujących prawa i obowiązki kolejarzy nic dotąd nie słychać. Uważamy za rzecz nieprawdopodobną, aby zostały one wniesione do Sejmu w czasie sesji obecnej, choć cieszylibyśmy się bardzo, gdyby się to stało wbrew naszym przewidywaniom.

Oznacza to nową poważną zwłokę w realizacji naszych postulatów, które uznajemy nietylko my, lecz również i Rząd i Sejm za ważne, a także za pilne i niecierpiące zwłoki. Jeśli Sejm ma się zebrać dopiero w jesieni, to i projekty w jesieni dopiero wniesione być mogą. Zważywszy, że sesja jesienna, jako budżetowa, nie wiele daje czasu i możności do dyskutowania przedłożeń innych, aniżeli budżetowe — trudno przypuścić, aby ustawy te, które wszak bez wszechstronnej dyskusji przez ciała ustawodawcze nie mogą być uchwalone, mogły być gotowe choćby na wiosnę roku przyszłego.

Wniesienie projektów w marcu b. r., a więc pod koniec sesji, nie zmieniało wprowadzie formalnie w niczem opisanego powyżej stanu rzeczy — mogło mieć jednak wpływ poważny, a nawet decydujący, na przyspieszenie realizacji tej sprawy. Projekty stałyby się jawne, byłyby poddane dyskusji publicznej, związki posiadające wpływy w Sejmie mogłyby uzgodnić swoje zapatrywania z zaprzyjaźnionemi klubami, możnaby było nawet spróbować urobić grunt do porozumienia między klubami, słowem, możnaby było sprawę przygotować tak, aby jaknajmniej czasu zajęła Sejmowi.

Wszystko to jest obecnie niemożliwe i musi być odłożone na czas bliżej nieokreślony. Nie prędko zatem ujrzymy kres obecnych, naprawdę niemożliwych do utrzymania stosunków.

Skoro tak jest, radzibyśmy bardzo wiedzieć, co stoi na przeszkodzie załatwieniu tej sprawy, dlaczego nie załatwiono prostej i nieskomplikowanej już formalności, kto zawinił nowej zwłoce, kto odpowiada za przedłużanie chaosu i rozprzężenia w kolejnictwie?

Wierzymy mocno, iż wina nie leży po stronie Ministerstwa Komunikacji. Zatem leży gdzieindziej, prawdopodobnie w Prezydjum Rady Ministrów. I znowu nie wiemy, czy mamy do czynienia z godnem zastanowienia lekceważeniem i bagatelizowaniem tej sprawy, czy też jest to postępowanie celowe, kierowane jakiemiś t. zw. „wyższemi" względami, których celu, sensu ani uzasadnienia zrozumieć nie możemy. Komu zależy na tem, aby kolejarze dłużej jeszcze męczyli się w ten sposób, jak się męczą dotychczas? P. Minister Kühn zastrzegał się wyraźnie i energicznie przed przypuszczeniem, że administracji kolejowej zależy na przedłużaniu stanu obecnego, gdyż w ten sposób może dowolnie i swawolnie rządzić pracownikami. Trudno się jednak oprzeć wrażeniu, że jednak komuś na tem zależy. Może przyszłość przyniesie jakieś wyjaśnienie i wytłumaczenie.

PODZIĘKOWANIE.

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi mężowi i ojcu naszemu ś. p. **Zawidzkiemu** Michałowi a w szczególności p. Łaskiemu, Prezesowi Koła Z. Z. M. w Siedlcach składamy niniejszem serdeczne podziękowanie.

Żona i dzieci.

Endecka dusza w przedwojennej skorupie

W Dyrekcji K. P. w Warszawie urzęduje niejaki p. **Gąssowski**, onże inżynier i naczelnik Wydziału Zasobów, onże także sztandarowy endek i wybitny działacz Związku Inżynierów Kolejowych. Jeden z tych, na których wybitne i niezatarte piętno wycisnął duch wschodu, smrodliwy duch, woniejący dziegciem i machorką, wylęgły w atmosferze despotyzmu i autokracji, duch, którego p. inżynier i bodajże nawet jakiś prezes Związku Inżynierów Kolejowych jest wychowankiem, adoratorem i entuzjastycznym a wiernym wyznawcą.

Aby obraz był jasny, przypominamy, że tenże Związek Inżynierów, zapewne owiany duchem swego czołowego działacza i przewodnika, inż. **Gąssowskiego**, pierwszy wystąpił swego czasu z tabelą, wykazującą, jak to rzekomo maszynista lepiej jest uposażony od inżyniera kolejowego. Tablica ta była kłamliwa i fałszowana, ale właśnie dlatego dla takich jak p. inż. **Gąssowski** wygodna i dogodna. Jej umieszczenie w wielce szanownym organie tego Związku p. t. „Inżynier kolejowy" rozpętało długoletnią a wstrętną kampanję prowadzoną przeważnie skrycie, drogą intymnych wpływów i potajemnych intryg u czynników miarodajnych, kampanję, która skończyła się znanem nam aż nadto dobrze obniżeniem poborów ubocznych maszynistów. Inżynierom, tym naprawdę potrzebującym i upośledzonym nic to nie pomogło. Innym—zdaje się nam, że tym właśnie, którzy najgłośniej krzyczeli i urągali — pomoc nie była potrzebna. Dlaczego? Dużoby o tem mówić trzeba — a nie wszystko mówić można, z braku namacalnych dowodów.

Tenże Związek Inżynierów przysłał nam niedawno **z podpisem p. Gąssowskiego** drukowane pięknie pisemko, w którem upomina się w słowach uprzejmych abyśmy przypadkiem nie zapomnieli zapłacić 24 (słownie dwadzieścia cztery) złote tytułem prenumeraty za czasopismo p. t. „Inżynier kolejowy". Zapłaciliśmy, ajakże, bo nie prenumerować tego rganu nie sposób. Nie płacimy prenumeraty za szereg najpoważniejszych czasopism technicznych polskich a nawet zagranicznych, przesyłając redakcjom w zamian wydawaną przez nas „Technikę Parowozową". Głośno o tej „Technice" w kraju i zagranicą. Wiedzą o niej w Szwajcarji, Francji, Anglji, Niemczech, Włoszech. Tylko rezydujący pod czułą, endecką opieką na drugiej ulicy „Inżynier kolejowy" nic jakoś o niej nie wie, ani słowem w ciągu 2 lat i 3 miesięcy wspomnieć nie raczył, że oto maszyniści kolejowi, chcą się kształcić i doskonalić w swoim zawodzie, że nie szczędzą nakładów, kosztów i funduszów aby tej szczytnej, kulturalnej potrzebie uczynić zadość. Trudno wykształcić że to jest czasopismo techniczne o największym w Polsce nakładzie (10.400 egzemplarzy), że żyje i prosperuje bez niczyjej pomocy, nie posiada urzędowych ogłoszeń, ani też skutecznych sposobów do ich „zjednywania", a mimo to — posyła wszystkiem inżynierem i ich Związkowi każdy egzemplarz bezpłatnie, nie żądając prenumeraty. Na pisma nasze, w których prosiliśmy uprzejmie o moralną pomoc i poparcie Związku Inżynierów choćby tylko drogą wezwania członków do zasilania „Maszynisty" artykułami technicznemi—od lat 4-ch nie mamy odpowiedzi. Jakżeby też? Panowie do maczynistów? To nie uchodzi! Skonstatować fakt istnienia czasopisma wydawanego staraniem maszynistów i dwuletniej zgórą pracy personelu wykonawczego w dziedzinie oświatowej? Przecież świat się do góry nogami wywraca! Czasopismo techniczne — to przywilej Jaśnie Panów inżynierów — gawiedzi od tego zasię! P. **Gąssowski** prowadzi bal i dyryguje. Endecka jego dusza wzdryga się na „zbolszewizowanie" czasów naszych, gdzie to pracownicy zbuntowali się, Mikulskiego wysiudali i Landsberga także, Związki sobie pozakładali i nawet do Jaśnie Wielmożnych naczelników od samego Wydziału Zasobów ośmielają się wchodzić!

Zadrgała zatem oburzeniem mikołajewsko - endecka dusza „działacza" Związku Inżynierów i Naczelnika Wydziałów Zasobów p. **Gąssowskiego**, gdy dnia 7 lutego b. r. zjawili się u niego pospolici maszyniści kol. Lisiewicz i Ludwisiak i prosili imieniem Związku Maszynistów o wydawanie deputatu opałowego dla kolejarzy! Endeckie serce nie wytrzymało wobec tej bezczelności bezprzykładnej. P. **Gąssowski** urągać począł od „demagogji" związków, których prezesi większe mają dochody niż on, p. **Gąssowski**, choć endek i naczelnik tak pięknego pod tym względem wydziału, jak Wydział Zasobów. Nie tylko dochody mają większe ale im nawet brzuszki rosną, a jemu, p. **Gąssowskiemu**, ponoś nie.

Zważywszy to, zwłaszcza te brzuszki, p. **Gąssowski**, wedle słów własnych, wydał polecenie woźnemu aby wszystkich pracowników a osobliwie przedstawicieli związków z brzuszkami i bez brzuszków gonił **„won"**, on zaś, inżynier **Gąssowski**, z nikim gadał nie będzie, ino z „naczalstwem", znaczy się z Ministerstwem Komunikacji.

Trzęsło p. inżynierem **Gąssowskim** z świętego oburzenia, krzyczał jakby go zarzynali, buntowała się jego endecka dusza na takie zepsucie obyczajów. Bo to i w mordę teraz nie można i „po matuszkie" naurągać też nie — zaczem władza niema poszanowania. Dmowski, Haller i Seyda też poszli w odstawkę — słowem rozpacz i koniec świata.

Wielce Szanowny p. Inżynierze i Naczelniku! Nas Pańskie wymyślania dotknąć nie mogą. Stare polskie przysłowie powiada, że dłużej klasz-

tora niż przeora. Woźny Pański wyrzuca dzisiaj „won" na pański rozkaz reprezentantów pracowników. Niewiadomo na czyj rozkaz i kogo będzie wyrzucał jutro! Nie indefikujemy Pana z ogółem Pańskich kolegów. Wiemy z własnego doświadczenia że wielu z pośród p. Inżynierów kolejowych — to ludzie mrówczej pracy, zapoznawanych a marnie wynagradzanych zasług, ludzie dobrej woli, czystych rąk i najlepszych intencyj. Znajdują się, niestety, pod złym wpływem. Tacy jak Pan wnoszą w ich środowisko zgniły zaduch kastowych przesądów, rzekomej i urojonej wyższości — bo prawdziwa wyższość nie puszy się, nie nadyma, nie odżegnywa od tych, którym los, przypadek czy okoliczności nie pozwoliły czerpać z bogatej krynicy wiedzy, napełnionej wysiłkiem pokoleń, wysiłkiem na który składało się **całe** przecież **społeczeństwo.** Ten to smród i fetor zaśniedziałych przesądów buduje mur szkodliwy pomiędzy pracownikiem mózgu a pracownikiem mięśni.

On jest właściwym winowajcą tego morza krwi, które wylano na olbrzymiej przestrzeni rosyjskiego państwa. On jest hamulcem postępu, hamulcem prawidłowego rozwoju społecznego. Pan jesteś przeżytkiem w naszych czasach i podzieli Pan los przeżytków: życie zmiecie Pana ze swej powierzchni jak zmiata wszelkich epigonów, urągających samem swem istnieniem **duchowi czasu.** My zostaniemy. I chodzić będziemy do Jaśnie Wielmożnych Naczelników Wydziałów Zasobów tak długo, aż się przekonają że tam chodzić mamy prawo i że nas stamtąd żaden woźny, nawet na Pański rozkaz „won" wyrzucać nie śmie.

A zanim Pan to zrozumie będziemy się starali aby Pana nauczono właściwego sposobu zachowania się wobec reprezentacji pracowników, którzy od Pana nie potrzebują **łaski,** ale dopominają się o wykonanie **praw,** które im **przysługują,** a których poszanowanie jest Pańskim **obowiązkiem.**

SPRAWY SŁUŻBOWE

Rozszerzenie prawa do pomocy lekarskiej dla nieetatowych pracowników w dyrekcjach b. zaboru rosyjskiego.

Nieetatowi pracownicy kolejowi w Dyrekcjach warszawskiej, radomskiej i wileńskiej korzystali dotąd z pomocy lekarskiej na podstawie ogólnych przepisów, zawartych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 listopada 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 104, poz. 947) z tem jednak ograniczeniem, że nie mieli oni praw równych z pracownikami etatowymi, albowiem nie mogli korzystać: 1) z kąpieli i zabiegów kąpielowych w państwowych zakładach zdrojowych za połowę ceny, 2) z zapomóg na leczenie w uzdrowiskach, 3) z pomocy położniczej oraz 4) z leczenia w szpitalach przez taki okres czasu jak etatowi.

Obecnie w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 2 z r. 1929 ukazało się Rozporządzenie M. K. Nr. S. 576/28 z dnia 17 stycznia 1924 r. mocą którego **usunięto te ograniczenia tak, iż pracownicy nieetowi w trzech wymienionych dyrekcjach zrównani zostali w prawach do pomocy lekarskiej z pracownikami etatowymi** z tą tylko różnicą, iż **prawo do leczenia szpitalnego trwa u nich tylko do chwili rozwiązania stosunku służbowego.**

PODWYŻSZENIE STAWEK WAGONOWO-STREFOWEGO NA KOLEJACH WĄSKOTOROWYCH.

Obowiązujące przepisy wyłączają, jak wiadomo, drużyny parowozowe zatrudnione na kolejach wąskotorowych (z wyjątkiem górnośląskich) od pobierania dodatków godzinowego i kilometrowego, przyznają im natomiast dodatek wagonowo - strefowy, obliczany w zależności od ilości przewiezionych wagonów ładownych, przyczem stawka jednostkowa ustalona została z przyjęciem za podstawę przewiezienia jednego wagonu ładownego na odległość 5 km.

Specjalne normy dodatków dla wąskotorówek uważaliśmy za niesłuszne i od chwili wprowadzenia w życie obowiązujących w tej mierze rozporządzeń **zabiegamy usilnie o przyznanie drużynom wąskotorowym dodatków godzinowego i kilometrowego,** na tych samych zasadach, jakie obowiązują na torze normalnym.

Zabiegi nasze dotąd nie doprowadziły do pożądanego rezultatu ze względu na zasadniczo odmowne stanowisko czynników miarodajnych. Mimo to nie zaniechaliśmy naszych starań i ostatnio zajęliśmy się zbieraniem wyczerpującego materjału cyfrowego, celem należytego umotywowania naszych postulatów.

Niezależnie jednak od starań o zasadniczą zmianę obowiązującego obecnie systemu—nie mogliśmy przeoczyć faktu, iż **zarobki osiągane przez drużyny wąskotorowe tytułem wagonowo- - strefowego, uległy w czasach ostatnich automatycznej redukcji** wskutek wprowadzenia na kolejkach wagonów o większej pojemności.

W chwili wydawania obowiązujących obecnie rozporządzeń, kolejki dysponowały wagonami o małej pojemności. Wagony 10-cio tonowe były rzadkością. Obecnie tabor uległ modernizacji, wprowadzono wagony 15-to tonnowe, a ilość 10-cio tonnowych znacznie powiększono. Skoro zatem wysokość dodatku zależy od przewiezionych wagonów, przyczem pojemność tych wagonów była dotąd dla wymiaru dodatku obojętną—jasnem jest, że **wprowadzenie wagonów o większej pojemności redukuje zarobki** w stopniu bardzo poważnym.

Wystąpienia nasze w tej sprawie uwieńczone zostały powodzeniem. Ostatnio otrzymaliśmy wiadomość, iż **M. K. wyraziło zgodę, aby wagony o pojemności 10 tonn i ponad 10 tonn liczono przy wagonowo - strefowem za 2 jednostki.** Stosowne zarządzenie ukaże się w dniach najbliższych i będzie obowiązywało od dnia 1 kwietnia 1929 r.

Po ukazaniu się tego zarządzenia podamy je do wiadomości zainteresowanych Kół i Okręgów w dosłownem brzmieniu.

Przepisy egzaminacyjne

W najbliższym czasie ukazać się mają opracowane przez M. K. przepisy o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P. Celem umożliwienia kolegom jaknajwcześniejszego zapoznania się z ich treścią podajemy poniżej ich tekst a mianowicie część ogólną oraz z części szczegółowej przepisy dotyczące drużyn parowozowych.

Od oceny tych przepisów wstrzymujemy się aż do ukazania się ich w całości w publikacji urzędowej. Już teraz jednak poczuwamy się do obowiązku zaznaczyć nasze ubolewanie, że przepisy te zostały wydane z zupełnem pominięciem choćby tylko opinji związków. Nie sądzimy, aby to wyszło przepisom na dobre, gdyż uważamy za rzecz pewną, iż każdy związek znajdzie w nich wiele postanowień o których zmianę wzg. zniesienie będzie zabiegał. Pociągnie to za sobą konieczność nowelizacji, która nigdy nie jest pożądana, gdyż przyczynia się jedynie do szerzenia zamętu. Szkoda, że w M. K. dotąd tej prostej prawdy nie zrozumiano!

PRZEPISY O SŁUŻBIE PRZYGOTOWAWCZEJ I EGZAMINACH PRACOWNIKÓW K. P.

CZĘŚĆ PIERWSZA

Przepisy ogólne.

§ 1.

PODZIAŁ STANOWISK ETATOWYCH.

Stanowiska służbowe przewidziane na polskich kolejach państwowych dla pracowników etatowych dzielą się na:

a) stanowiska podstawowe, t. j. pierwsze stanowiska etatowe, dostępne dla pracowników nieetatowych;
b) awansowe oraz następnie awansowe t. j. dostępne dla pracowników etatowych w drodze dalszych mianowań.

Dla poszczególnych etatowych stanowisk służbowych ustanawia się egzaminy służbowe (egzaminy ścisłe), mające na celu stwierdzenie uzdolnienia kandydatów do zajmowania danych stanowisk. Od złożenia tych egzaminów uzależnia się mianowanie pracownika na dane stanowisko.

§ 2.

WYSZCZEGÓLNIENIE EGZAMINÓW DLA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISK.

a) dla osiągnięcia stanowisk podstawowych ustanawia się następujące egzaminy służbowe:

Dla stanowiska	Wymagany egzamin służbowy na:
1. assesora referendarskiego	referendarza
2. a) adjunkta	adjunkta
b) zawiadowcy stacji III kl.	"
c) deklaranta	"
d) zawiadowcy filjalnego magazynu zasobów II kl.	"
3. geometry II kl.	geometrę
4. pomocnika technicznego	technika
5. pomocnika zaw. sekcji warszt.	pomocnika Zawiadowcy Sek. War.
6. zawiadowcy Odc. Drogowego II klasy	zawiadowcy odcinka drogowego
7. zawiadowcy Odc. sygnałowego II klasy	zawiadowcy odcinka sygnałowego
8. a) elektrotechnika II kl.	elektrotechnika
b) zawiadowcy elektr. II kl.	"
9. asystenta	asystenta
10. Podasystenta	podasystenta
11. Kancelisty II kl.	kancelistę
12. Woźnego	woźnego
13. Dróżnika	dróżnika
14. Torowego	torowego
15. Mostowniczego II kl.	mostowniczego
16. Strażnika kolejowego	strażnika kolejowego
17. Biletera i odźwiernego stacyjnego	biletera i odźwiernego stacyjnego
18. Magazynowego w służbie eksploat.	magazynowego w służbie eksploat.
18. Magazyniera w służbie eksploat.	magazyniera w służbie eksploat.
20. Przetokowego	przetokowego
21. Konduktora II kl.	konduktora II kl.
22. Zwrotniczego II kl.	zwrotniczego
23. Palacza II kl. kotłów stałych	palacza kotłów stałych
24. Palacza parowozowni	palacza parowozowni
25. Maszynisty II kl. urządzeń stałych	maszynistę urządzeń stałych
26. Palacza parowozowego II kl.	palacza parowozowego
27. Pomocnika maszynisty II kl.	pomocnika maszynisty parowozowego
28. Rewidenta wagonów II kl.	rewidenta wagonów
29. Maszynisty wagonu motorow. II kl.	maszynistę wagonu motorowego
30. Montera sygnalizacji II kl.	montera sygnalizacji
31. Elektromontera II kl.	elektromontera
32. Magazynowego w służbie zasobów	magazynowego w służbie zasobów
33. Magazyniera w służbie zasobów *)	magazyniera w służbie zasobów

b) Dla stanowisk awansowych oraz następnie awansowych ustanawia się następujące egzaminy służbowe:

Dla stanowiska	Wymagany egzamin służbowy na:	Do egzaminu mogą być dopuszczeni:
1. Pomocnika maszyn. I kl.	Maszynistę parowozowego	Pomocnik maszynisty II kl.
2. Pomocnika zaw. odcinka drogowego	Pomocnika zawiad. odcinka drogowego	St. torowi
3. Ustawiacza	Ustawiacza	St. przetokowi
4. Starszego zwrotniczego	Starszego zwrotniczego	Zwrotniczowie I kl.
5. Konduktora I kl.	Konduktora I kl.	Konduktorzy II kl.
6. Starszego konduktora	Kierow. pociągu II kl.	Konduktorzy I kl.
7. Kierownika pociągu I kl.	" " I kl.	Kierow. pociągów II kl.
8. Magazyniera w służbie eksploatacyjnej	Magazyniera w służbie eksploatacyjnej	Starsi magazynowi
9. Star. rewidenta wagonów	Star. rewidenta wagonów	Rewidenci wagonów I kl.
10. Dyspozyt. parowozowni	Dyspozytora parowoz.	Maszyniści I i II kl.
11. Maszynisty instruktora	Maszynistę instruktora	" " "
12. Star. elektromontera	Starszego elektromontera	Elektromonterzy I kl.

§ 3.

SŁUŻBA PRZYGOTOWAWCZA.

1) W celu zaznajomienia się z przepisami i instrukcjami służbowemi, tudzież z praktyczną służbą danego stanowiska winien każdy kandydat przed dopuszczeniem do egzaminu ścisłego przejść odpowiedni okres służby przygotowawczej.

2. służba przygotowawcza obejmuje:
a) planowe szkolenie,
b) zajęcia próbne.

3) Czas trwania służby przygotowawczej (szkolenia względnie zajęcia próbnego) określa część druga niniejszych przepisów.

*) Stanowisko to jest również stanowiskiem awansowem dla starszych magazynowych.

§ 4

POWOŁANIE DO SAMODZIELNEGO PEŁNIENIA SŁUŻBY WYKONYWANEJ POD WŁASNĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ.

Powołanie do pełnienia samodzielnej służby dyżurnego ruchu, maszynisty parowozowego, kierownika pociągu, maszynisty wagonu motorowego, maszynisty urządzeń stałych i palacza kotłów stałych, o ile zastępuje maszynistę urządzeń stałych i maszynisty elektrowni może nastąpić jedynie na podstawie złożonego egzaminu ścisłego.

§ 5.

POWOŁYWANIE DO EGZAMINÓW ŚCISŁYCH.

Po upływie przepisanego okresu służby przygotowawczej i nabyciu odpowiedniego praktycznego doświadczenia, obowiązany jest kandydat poddać się egzaminowi ścisłemu.

Powołanie do egzaminu ścisłego następuje z urzędu lub na prośbę kandydata.

Bezpośrednio po ukończeniu służby przygotowawczej powołuje się do egzaminu z urzędu kandydatów na stanowiska wymienione w § 2 ustęp a) pod Nr. porz. od 1 — 9.

We wszystkich innych wpadkach powołanie do egzaminu ścisłego następuje na prośbę pracownika lub w razie potrzeby z urzędu.

Przed zgłoszeniem kandydata do egzaminu ścisłego winien przełożony służbowy w odpowiedni sposób stwierdzić u pracownika znajomość przepisów, wymaganych w zakresie danego egzaminu (wstępne przeegzaminowanie).

W razie zauważenia istotnych braków pod względem przygotowania należy prośbę kandydata odrzucić, naznaczając mu odpowiedni termin do uzupełnienia wiadomości.

Egzamin ścisły odbywa się przy tej władzy, przy której istnieje Komisja.

O kolejności powoływania kandydatów do egzaminu rozstrzyga data złożenia podania, u tych zaś, którzy złożyli podania w jednym i tym samym terminie, decyduje starszeństwo służbowe.

§ 6.

KOMISJE EGZAMINACYJNE.

Do przeprowadzenia egzaminów powołane są komisje egzaminacyjne w Oddziałach lub Dyrekcji.

Do przeprowadzania egzaminów z kandydatami na kursach kolejowych, zorganizowanych przez zarząd kolejowy mogą być ustanowione osobne komisje, złożone w myśl regulaminu dla tych kursów.

Komisje egzaminacyjne składają się przynajmniej z 3 osób.

§ 7.

PRZEPROWADZANIE EGZAMINÓW.

Egzaminy ścisłe składają się z części pisemnej i ustnej.

Egzamin pisemny w ogólności nie może trwać dłużej niż 7 godzin.

Niedostateczny wynik egzaminu pisemnego wyklucza dopuszczenie kandydata w danym terminie do egzaminu ustnego.

Ocena wyniku egzaminu ustnego z poszczególnych grup przedmiotów, dla których są czynni osobni egzaminatorzy, należy do kompletu komisji, przyczem przy rozbieżności zdań, rozstrzyga większość głosów. Przy równej ilości głosów decyduje głos przewodniczącego. Przewodniczący głosuje jako ostatni.

Komisja może ustanowić powtórzenie egzaminu ustnego z tych grup przedmiotów, z których kandydat wykazał znajomość niedostateczną, przyczem komisja wyznacza termin, w którym ten egzamin winien być uzupełniony.

W wypadkach sklasyfikowania przez komisje ogólnego wyniku egzaminu ustnego jako niedostateczny, podczas gdy wypracowania pisemne uzyskały noty conajmniej dostateczne, wynik egzaminu uważać należy za niedostateczny tylko w odniesieniu do części ustnej i w tej części tylko egzamin podlega powtórzeniu. W tym wypadku, jak również, jeżeli ogólny wynik całego egza-

minu zostanie sklasyfikowany jako niedostateczny, określa komisja egzaminacyjna termin, po upływie którego kandydat może najwcześniej zgłosić się ponownie do egzaminu, to jednak nie może nastąpić przed upływem 4-ch tygodni, conajmniej.

§ 8.

PROTOKÓŁY EGZAMINACYJNE, OGŁASZANIE WYNIKÓW EGZAMINÓW I WYDAWANIE ŚWIADECTW EGZAMINÓW.

Z rozpraw egzaminacyjnych należy sporządzać osobne protokóły; winny zawierać one przyznane dla poszczególnych grup przedmiotów noty i ogólny wynik egzaminu, tudzież termin po upływie którego wolno kandydatom, których egzamin sklasyfikowany został w całości lub częściowo, jako niedostateczny, powtórzyć egzamin.

Po ukończeniu egzaminu i ustaleniu ostatecznych wyników, ogłasza przewodniczący komisji w obecności wszystkich członków wyniki egzaminowanym kandydatom i wydaje im świadectwa złożonego egzaminu względnie powiadomienia o niedostatecznem wyniku i terminie, po upływie którego może nastąpić ponowne dopuszczenie pracownika do egzaminu.

§ 9.

KOSZTY EGZAMINÓW.

Egzaminy służbowe przeprowadza władza kolejowa bezpłatnie.

W celu dojazdu do siedziby komisji egzaminacyjnej otrzymują odnośni pracownicy bilety wolnej jazdy na przejazd tam i z powrotem. Podróż, przedsięwzięta w celu złożenia egzaminu nie uważa się za podróż służbową w rozumieniu przepisów o należnościach za podróże służbowe i delegacje.

Pracownicy dziennie płatni otrzymują na czas trwania egzaminu i podróży urlop płatny.

§ 10.

SZCZEGÓLNE WIADOMOŚCI, WYMAGANE NA PEWNYCH STANOWISKACH.

1) Pracownicy, mający być zatrudnieni w służbie dyspozytora ruchu lub dyżurnego ruchu, winni posiadać conajmniej egzamin ścisły na asystenta lub adjunkta ze służby ruchu i egzamin telegraficzny w pełnym zakresie.

2) Przed dopuszczeniem do samodzielnej służby dyżurnego ruchu lub dyspozytora ruchu, winni odnośni pracownicy złożyć egzamin praktyczny przed kontrolerem i zawiadowcą stacji z obsługi urządzeń blokowych danej stacji, tudzież ze znajomości wszelkich urządzeń stacyjnych.

3) Maszyniści, kierownicy pociągów i kierownicy wagonów motorowych muszą przed powierzeniem samodzielnego wykonywania służby na poszczególnych odcinkach wykazać znajomość danych odcinków.

4) Zwrotniczowie winni przed powierzeniem im samodzielnej służby na nastawni złożyć przed kontrolerem eksploatacyjnym lub zawiadowcą stacji egzamin praktyczny ze znajomości sposobu obsługi danych nastawni, znajomości stacji i urządzeń stacyjnych i rozkładu jazdy na danej stacji.

§ 34.

EGZAMIN NA PALACZA PAROWOZOWEGO.

Wymagane jest conajmniej jednoroczne zatrudnienie w charakterze robotnika przy naprawie parowozów w warsztatach lub parowozowni i conajmniej 6-cio miesięczne zajęcie próbne w charakterze palacza parowozowego.

Do egzaminu mogą być dopuszczeni również palacze parowozowni, po przebyciu conajmniej 3 miesięcznego zajęcia próbnego w służbie palacza parowozowego.

Zakres egzaminu:

a) pisemnego:

umiejętność pisania i czytania i znajomość rachunków z zakresu 4-ch działań liczbami zwykłemi.

b) ustnego:

znajomość:

1) służbowego rozkładu jazdy z wyłączeniem graficznego, używania telefonu (w celu wzywania pomocy);

2) instrukcji służbowej dla palaczy parowozowych i ogólnych przepisów o służbie na kolejach państwowych;

3) przepisów ruchu i sygnałowych w zakresie służby palacza parowozu i przepisów o postępowaniu w razie wypadku kolejowego;

4) znajomość urządzeń parowozu, służących do opalania, zasilania wodą, smarowania i hamowania;

5) umiejętność zatrzymania parowozu, będącego w ruchu;

6) umiejętność oszczędnego palenia, umiejętność właściwego używania zasów i klap regulujących dopływ powietrza, umiejętność zasilania kotła wodą i t. d.;

7) znajomość przepisów przeciw - pożarniczych.

Bezpośrednio przed powołaniem do egzaminu winien pracownik złożyć praktyczny egzamin ze służby palacza parowozowego przed kontrolerem maszynowym lub zawiadowcą parowozowni, przyczem stwierdzić należy posiadanie wymaganego pod punktem 5 warunku.

Odpowiednie zaświadczenie należy dołączyć do wniosku o powołanie do egzaminu.

§ 35.

EGZAMIN NA POMOCNIKA MASZYNISTY PAROWOZOWEGO.

Kandydat winien posiadać świadectwo wyzwolenia na rzemieślnika - metalowca i conajmniej jednoroczne zatrudnienie w warsztatach głównych lub pomocniczych przy naprawie parowozów i częściowo wagonów (przy naprawie wagonów przynajmniej 1 miesiąc).

Kandydat winien odbyć conajmniej rok zajęcia próbnego jako pomocnik maszynisty, z czego conajmniej pół roku w pociągach. Podczas zajęcia próbnego kandydat winien przejechać nie mniej jak 30000 kilometrów w charakterze pomocnika maszynisty.

Zakres egzaminu:

a) pisemnego:

znajomość rachunków w zakresie 4-ch działań liczbami zwykłemi i ułamkami, oraz umiejętność ułożenia raportu służbowego;

b) ustnego:

znajomość:

1) przepisów wymaganych przy egzaminie na palacza parowozowego i instrukcji dla pomocnika maszynisty;

2) istniejących typów parowozów i ogólna znajomość ich konstrukcji;

3) najbardziej elementarnych zasad fizyki, chemji i mechaniki;

4) zużywanych przy budowie i naprawie parowozów, materjałów i umiejętność dokonywania mniejszych napraw;

5) przepisów przeciwpożarniczych.

Przed dopuszczeniem do egzaminu kandydat winien złożyć egzamin praktyczny przed kontrolerem maszynowym lub maszynistą — instruktorem z jazdy w charakterze pomocnika maszynisty w pociągu dla sprawdzenia umiejętności opalania, zasilania wodą, smarowania, hamowania i zatrzymania pociągów.

Odpowiednie zaświadczenie dołącza się do wniosku o powołanie do egzaminu.

§ 36.

EGZAMIN NA MASZYNISTĘ PAROWOZOWEGO.

Do egzaminu mogą być dopuszczeni pomocnicy maszynisty II kl. po przebyciu 36 miesięcznej *) stałej służby w w charakterze pomocnika maszynisty przy pociągach towarowych, osobowych i na przetaczaniu. Podczas tej służby kandydat winien przejechać conajmniej 50.000 km. w pociągach.

Zakres egzaminu:

a) pisemnego:

umiejętność ułożenia raportu w stylu jasnym i zwięzłym i obliczania prostokątnych ciał geometrycznych;

b) ustnego:

znajomość:

1) przepisów ruchu w zakresie służby maszynisty, przepisów sygnalizacji, oraz instrukcji dla maszynisty parowozowego;

2) przepisów o postępowaniu w razie wypadku kolejowego, przerw ruchu i innych nadzwyczajnych wydarzeń i przepisów o niesieniu pierwszej pomocy lekarskiej;

3) stwierdzenie umiejętności orjentowania się w razie uszkodzenia parowozu w służbie ,oraz umiejętności i dokonywania w tych wypadkach napraw;

4) instrukcji służbowych dla maszynisty, pomocnika maszynisty i palacza szczegółowo ,oraz dla konduktora, przetokowego, ustawiacza, rewidenta wagonów, kierownika pociągu, dróżnika, zwrotniczego i dyżurnego ruchu o tyle, o ile odnoszą się do służby maszynisty;

5) ogólna materjałów używanych przy budowie i naprawie parowozów oraz znajomość sposobu użycia tych materjałów;

6) poszczególnych typów parowozów, ich mocy, oraz części składowych parowozu i ich działania;

7) przepisów o obsłudze parowozu w czasie jazdy i postoju tak w stanie gorącym, jak i zimnym;

8) umiejętność oszczędnego opalania kotła i smarowania parowozu oraz zasilania kotła wodą;

9) znajomość poszczególnych typów hamulców, ich używania i utrzymania, tudzież przepisów o ogrzewaniu i oświetlania pociągów;

10) znajomość urządzeń i obsługi stacji wodnych, obrotnic, przesuwnic i tp.

---

*) W wyjątkowych wypadkach okres ten może być skrócony. Ustalony okres praktyki nie odnosi się do kandydatów technicznych maszynowych i referendarskich.

urządzeń maszynowych, wchodzących w zakres służby maszynisty;

11) znajomość elementarnych zasad fizyki, chemji i mechaniki;

12) znajomość geografji kolejowej Polski.

Przed powołaniem do egzaminu winien kandydat złożyć egzamin praktyczny przez odbycie pod dozorem kontrolera maszynowego, lub maszynisty — instruktora jazdy próbnej pociągiem osobowym lub towarowym.

Odpowiednie zaświadczenie dołącza się do wniosku o powołanie do egzaminu.

Jazdy próbne nie mogą się odbywać pociągami pośpiesznemi.

Na posterunku

Ś. p. **Mondrakowski** Tomasz.
Ś. p. **Borkowski** Maksymiljan.

Dnia 2 marca b. r. o godz. 14 min. 45 na szlaku Bydgoszcz—Unisław—Chełmno przy pociągu Nr. 1344, w parowozie serji OKi 1 Nr. 41 zdarzył się niecodzienny wypadek pęknięcia zewnętrznej ściany kotła w lewym narożniku obok stanowiska maszynisty na długości 72 cm. Skutkiem tego wypadku ponieśli straszną śmierć poparzeni gorącą parą kol. kol. ś. p. Tomasz **Mondrakowski** maszynista i **ś. p.** Maksymiljan **Borkowski** prowizoryczny palacz prowadzący ten pociąg. Wypadku nikt nie zauważył, pociąg biegł dalej i zatrzymał się dopiero na skutek braku pary przed sygnałem wjazdowym stacji Dąbrowa. Powody wypadku bada specjalna komisja. Rezultaty badań dotąd są niewiadome.

Porzeb ofiar odbył się dnia 12 marca b. r. z kostnicy szpitala miejskiego w Bydgoszczy przy licznym udziale kolegów i publiczności. Kol. Mondrakowski pozostawił po sobie chorą żonę i 6cioro dzieci. Był dobrym kolegą i wzorowym członkiem organizacji.

Padł na posterunku razem z swym pomocnikiem.

Cześć Ich pamięci!

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

SKIERNIEWICE.

Zebranie członków Koła. Dn 18.III.29 odbyło się zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. sprawozdanie z działalności Zarządu Koła za ubiegły okres, 2. sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego, 3. Wybór nowego Zarządu Koła, 4. Wolne wnioski.

Zebraniu przewodniczył kol. **Berger**, który po zagajeniu zebrania zdał sprawozdanie z działalności za ubiegły okres. Następnie skarbnik Koła, kol. Stachurski przedstawił stan kasy Koła. Następnie zabrał głos Przewodniczący Okręgu, kol. Lisiewicz, który wyjaśnił sprawy awansów, umundurowania, przepałów i przesmarów oraz inne sprawy organizacyjne. Wybory do nowego Zarządu Koła postanowiono przeprowadzić zapomocą tajnego głosowania.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy lokalne.

SZOPIENICE.

Walne Zebranie Koła. Wybór nowego Zarządu. Dnia 8 stycznia 1929 r. odbyło się Walne Zebranie Członków Koła miejscowego Szopienice przy licznym udziale członków. Przewodniczył prezes koła kol. **Krzysztolik**, z ramienia Zarządu Okręgowego w Katowicach wzięli udział w obradach kol. kol. Prezes Okręgu **Sobczak** i sekretarz Okręgu **Maas**.

Po zagajeniu zebrania i powitaniu przybyłych przedstawicieli Zarządu Okręgowego kol. Przewodniczący **Krzysztolik** zdał sprawozdanie z rocznej działalności Zarządu Koła poczem omówił szczegółowo przebieg ostatniego Zjazdu Okręgowego i zaznajomił obecnych z ważniejszemi sprawami, które na tym Zjeździe były omawiane. Sprawozdanie kol. Krzysztolika uzupełnili zast. przewodniczącego kol. **Krajniak** oraz sekretarz koła kol. **Sklorz.** Kol. **Berg, jako skarbnik Koła** zdał sprawozdanie ze stanu funduszów koła oraz z gospodarki temi funduszami w ubiegłym okresie.

Imieniem miejscowej komisji Rewizyjnej przemawiał kol. **Sosnowski** stwierdzając, iż gospodarka koła prowadzona jest bez zarzutu i stawiając wniosek na udzielenie ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

Po krótkiej dyskusji zebrani przyjęli do wiadomości sprawozdanie zarządu i udzielili mu absolutorjum z gospodarki majątkiem i funduszami koła, poczem przystąpiono do wyboru nowego Zarządu, w skład którego weszli: kol. **Krzysztolik** jako przewodniczący (powtórnie), kol. **Błaszczyk** jako zast. przew., kol. **Pielawa** jako sekretarz, kol. **Berg** jako skarbnik (powtórnie), oraz kol. **Machnicki** jako członek Zarządu. Do Komisji rewizyjnej wybrano kol. kol. **Sosnowskiego, Krajniaka i Czecha.**

Stosownie do ustalonego na wstępie zebrania porządku obrad zabrał następnie głos Prezes Okręgu kol. **Sobczak**, który w dłuższem przemówieniu zapoznał zebranych z wszystkiemi aktualnemi sprawami, dotyczącemi potrzeb i postulatów maszynistów tudzież z bieżącemi zagadnieniami organizacyjnemi. W szczególności omówił obszernie przebieg walki prowadzonej przez Związek Maszynistów w obronie pracy fachowców i zaznaczył, że na tym polu udało się uzyskać poważny sukces, gdyż M. K. przyrzekło ostatnio nie dopuszczać nadal niefachowców na stanowiska kierowników parowozów. Następnie omówił sprawę awansów, zaznaczając, iż w przyszłym okresie budżetowym sprawa ta powinna posunąć się naprzód, ze względu na podniesienie ilości stanowisk w preliminarzu budżetowym. Wreszcie zatrzymał się nad sprawą umundurowania rozstrzygniętą ostatnio w myśl żądań Związku, tudzież nad sprawą perjodycznych badań lekarskich, których okresy będą przedłużone oraz nad sprawą norm opałowych, które zmienione być mają z miesięcznych na okresowe, przyczem przewiduje się okresy: letni, zimowy i przejściowy. Na interpelację zebranych wyjaśnił ponadto kol. Sobczak znaczenie ustawy amnestyjnej.

W wolnych wnioskach poruszano sprawę obsługi pociągów osobowych Chorzów — Dąbrówka, nienależytej pomocy lekarskiej, niezbędnych inwestycyj i urządzeń higjenicznych w parowozowni, usterek w organizacji zaopatrzenia parowozów w węgiel, złego gatunku odzieży zimowej, zwłaszcza butów filcowych, opóźnień w wypłacie godzinowo-kilometrowego i t. d.

INOWROCŁAW.

Uroczystość poświęcenia sztandaru Koła. Dnia 27.I.29 r odbyło się poświęcenie sztandaru Koła miejscowego w Inowrocławiu. W uroczystości wzięli udział z ramienia Związku — kol. Prezes **Borkowski**, kol. sekretarz — **Siadak** oraz Prezes Okręgu Poznańskiego kol. **Klewenhagen**, delegaci kół Z. Z. M. z Poznania Gniezna, Bydgoszczy, Torunia, Leszna, Grudziądza oraz delegacje organizacyj pracowniczych jako to: Z. Z. K., P. Z. K., Z. Z. P., Z. D. K. i Z. U. K.

Rodzicami chrzestnymi byli:

1. Przewodnicząca miejscowego Koła Czerwonego Krzyża. p. Czarlińska i Naczelnik M. O. Gniezno, p. inż. Matuszewski.
2. Pani Radczyni Van Royowa i Prezes Z. Z. M. kol. Borkowski.
3. P. Prezesowa Borkowska i Naczelnik Wydziału Eksploatacji p. inż. Van Roy.
4. Pani Zawiadowczyni Walterowa i kontroler masz. M. O. Gniezno, p. W. Karaśkiewicz.
5. Pani Prezesowa Klewenhagenowa i zawiadowca parow., p. K. Milchert.
6. P. Sekretarzowa Siadakowa i Prezes Zarządu Okręgowego Z. Z. M. w Poznaniu, kol. Klewenhagen.

Po nabożeństwie zebrani udali się do sali „Parku Miejskiego", gdzie odbyła się uroczysta akademja, w której przemawiało wielu delegatów. Ogółem złożono 23 gwoździe pamiątkowe.

Wieczorem odbyło się krótkie przedstawienie p. t. „Czuła struna" oraz zabawa taneczna, która w miłym nastroju przeciągnęła się do świtu.

Zarząd Koła Z. Z. M. w Inowrocławiu przesyła niniejszem serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy wzięli udział w uroczystości poświęcenia sztandaru, a w szczególności Rodzicom Chrzestnym, oraz przedstawicielom Związków i organizacyj Społecznych.

ALEKSANDRÓW.

Zebranie członków Koła. Na zebraniu w dn. 15.III 29 r. wybrany został nowy Zarząd Koła miejscowego w Aleksandrowie, a mianowicie: przewodniczący — kol. **Zielonka** Jan, sekretarz i skarbnik — kol. **Groblewski** Stanisław, Komisja Rewizyjna kol.kol. **Kowalski** Stanisław i **Balcerak** Józef.

MACZKI.

Zebranie członków Koła. Dn. 3.II.29 odbyło się zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym: 1) odczytanie protokółu z ostatniego zebrania, 2) sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres, 3) wybór nowego Zarządu Koła, 4) wolne wnioski. Zebraniu przewodniczył Prezes Koła, kol. Zientala.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania Zarząd Koła zdał sprawozdanie z działalności za ubiegły okres, które zebrani przyjęli do wiadomości. Poczem wybrano nowy Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Zientala** Marceli, sekretarz — kol. **Uraziński** Franciszek, skarbnik — kol. **Szramek** Ferdynand; Komisja Rewizyjna: kol. kol. **Zdybiewski** Wacław oraz **Egierski** Antoni.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

WILNO.

Zebranie członków Koła. Dn. 14.II.29 r. odbyło się zebranie członków Koła miejscowego pod przewodnictwem kol. **Schabow-**

Kasa główna

Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce wypłaciła od dn. 1 do 31 stycznia 1929 r. tytułem świadczeń następujące sumy:

IMIĘ i NAZWISKO	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
Okręg Warszawski.			
Konstański W.	Warsz. Głów.	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Jakubowski W.	Warsz. Wsch.	" "	758.—
Głębocki P.	Warsz. Praga	" "	1.000.—
Borowski F.	Warsz. Gdańska	" "	1.000.—
Kotowski J.	Warszaw. Głów.	" "	1.000.—
Czernik K.	Piotrków	" "	988.—
Chętkowski St.	Sosnowiec	" "	1.000.—
Kuczkowski A.	Łódź Kaliska	" "	1.000.—
Chrostowski A.	Ostrołęka	" "	970.—
Bogusławski W.	Kalisz	Zapomoga pośmiertna	650.—
Podlecki K.	Warsz. Wsch.	Zapomoga chorob.	84.—
Gołębiowski J.	" "	" "	108.—
Chys St.	Warsz. Praga	" "	86.—
Janik B.	Piotrków	" "	32.—
Kwapiszewski J.	"	" "	184.—
Szmidt R.		" "	76.—
Wiltosiński A.	Sosnowiec	" "	30.—
Nuszkiewicz K.	Kutno	" "	26.—
Góreczny J.	"	" "	22.—
Czaplarski J.	Skierniewice	" "	44.—
Konarski W.	" "	" "	62.—
Zielonka A.	" "	" "	60.—
Karwat J.	" "	" "	30.—
Szołajski W.	"	" "	30.—
Ziubin P.	Ostrołęka	" "	138.—
Kłopocki L.	Warsz. Gł.	Obrona prawna	125.—
Dmoch W.	"	" "	125.—
Tews A.	Warsz. Praga	" "	300.—
Konecki M.	Piotrków	" "	37.50
Słociński E.	"	" "	400.—
Dardziński T.	"	" "	200.—
Świcimski	Łódź Kaliska	" "	37.50
Grochocki R.	Kutno	" "	37.—
Kulesza F.	Skierniewice	" "	50.—
Tereba Fr.	Koluszki	" "	300.—
Strug W.	Częstochowa	" "	50.—
Okręg Radomski.			
Kowalski K.	Lublin	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Krumm F.	Skarżysko	" "	1.000.—
Mikulski St.	Kielce	" "	1.000.—
Mikulski St.	"	Zapomoga chorob.	90.—
Porzak I.	Lublin	" "	74.—
Skłodowski W.	"	" "	38.—
Kowalski K.	"	" "	162.—
Seweryn N.	Skarżysko	" "	140.—
Dorociak J.	"	" "	44.—
Bukowski T.	Strzemieszyce	" "	108.—
Kozłowski L.	Chełm	" "	184.—
Koczalski A.	Kielce	Obrona prawna	37.50
Skórkowski W.	"	" "	37.50
Możdżeński K.	Strzemieszyce	" "	37.50
Okręg Wileński.			
Kołosowski M.	Baranowicze	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Walczak M.	Wołkowysk	Zapomoga chorob.	42.—
Podbieło K.	"	" "	106.—
Bogdanowicz St.	Brześć n/B.	" "	46.—
Wierzbicki K.	Czeremcha	" "	64.—
Martyńczyk W.	Wilno	Obrona prawna	50.—
Romanowski W.	Wołkowysk	" "	500.—
Okręg Poznański.			
Fundament St.	Poznań	Zapomoga chorob.	184.—
Malinowski	"	Obrona prawna	12.50
Okręg Gdański.			
Wieczorek J.	Toruń	Zapomoga chorob.	18.—
Grabowski J.	"	" "	58.—
Albertin J	Grudziądz	" "	32.—
Tytke R.	Iłowo	" "	116.—
Ruta J.	Tczew	Obrona prawna	12.50
Górny St.	Toruń	" "	100.—
Okręg Katowicki			
Palarczyk A.	Wodzisław	Odprawa Emerytalna	1,000.—
Swadzba J.	Rybnik	Zapomoga chorob.	40.—
Steiner A.	"	" "	184.—
Palarczyk A.	Wodzisław	" "	76.—
Okręg Krakowski.			
Jarzębiński K.	Nowy Sącz	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Wieczorek K.	Żywiec	" "	1.000.—
Musiał I.	Szczakowa	" "	978.—
Kasparek K.	Kraków	Zapomoga chorob.	94.—
Krawczyk J.	"	" "	154.—
Borucki J.	Dziedzice		56.—
Kozłowski M.	Kraków	Obrona prawna	867.60
Grabczak St.	"	" "	100.—
Błoński W.	Dębica	" "	100.—
Chałupnik A.	Kraków-Płaszów	Zapomoga pośmiertna	650.—
Okręg Lwowski.			
Jeż A.	Lwów	Zapomoga chorob.	76.—

skiego. W zebraniu uczestniczył Prezes Związku — kol. Borkowski. Porządek dzienny obejmował: 1) sprawy organizacyjne, 2) wolne wnioski.

Po zagajeniu zebrania przez Prezesa Koła, kol. Schabowskiego zabrał głos kol. Borkowski, który w obszernem przemówieniu wyświetlił zebranym sprawy: pragmatyki służbowej, awansów, perjodycznych badań lekarskich oraz omówił sprawę przyłączenia Związku Maszynistów do Związków Klasowych.

W wolnych wnioskach poruszano sprawy: 8-o godzinnego dnia pracy, kar za opóźnianie pociągów oraz sprawę prowadzenia pociągów do Łunińca. W związku z ostatnią sprawą zebrani uchwalili następującą rezolucję: „Zebrane w dn. 14.II.29 drużyny parowozowe parow. Wilno postanawiają ze względu na ciężką pracę pociągów do Łunińca nie prowadzić. Wszystkich tych maszynistów, którzyby uchwale tej się nie podporządkowali ze Związku Maszynistów wykluczyć."

Po załatwieniu szeregu spraw drobniejszych zebranie zakończono.

KIELCE.

Nadzwyczajne zebranie Koła. Dn. 30.I.29 odbyło się zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1) sprawa likwidacji parowozowni w Kielcach, 2) sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego, 3) wybór nowego Zarządu Koła, 4) wolne wnioski. Zebraniu przewodniczył kol. **Michniewski**, sekretarzował kol. **Leśniewski.**

Celem przeciwdziałania likwidacji parowozowni w Kielcach zebrani postanowili wyłonić z pośród siebie specjalną Komisję, która ma zająć się załatwieniem tej sprawy, interwenjując u odpowiednich władz.

Następnie kol. Dąbrowski Wacław jako delegat na Zjeździe Okręgowym zdał szczegółowe sprawozdanie z przebiegu obrad Zjazdu poczem wywiązała się dyskusja w rezultacie której zebrani postanowili domagać się zwołania ponownego Zjazdu Okręgowego w Lublinie.

W punkcie 4) porządku obrad wybrano nowy Zarząd Koła w zeszłorocznym składzie t. zn.: przewodniczący — kol. **Michniewski** Antoni, sekretarz — kol. **Leśniewski** Bolesław, skarbnik — kol. **Bakalarz** Franciszek, członek Zarządu — kol. **Olszak** Stanisław; Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Pawłowski** Józef, **Brzosko** Bolesław i **Mazur** Antoni.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy lokalne

POZNAŃ.

Zebranie Kółka Technicznego. Dnia 25.II 29 r. odbyło się zebranie członków Kółka Technicznego przy udziale 86 członków.

St. kontroler maszynowy, kol. Janik wygłosił 2 referaty p. t. 1) Usterki techniczne parowozu, 2) Ustrój parowozów z przegrzaną parą i ich działanie na ekonomję wydajności pracy w stosunku do spalanego paliwa. Wykładu wysłuchano z dużem zainteresowaniem, poczem zebrani wyrazili prelegentowi podziękowanie za wygłoszenie tak ciekawego odczytu.

GRUDZIĄDZ.

Walne Zebranie członków Koła. Dn. 6.II.29 odbyło się walne zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1) odczytanie protokółu z ostatniego zebrania, 2) referaty przedstawicieli Zarządu Głównego i Okręgowego, 3) wolne wnioski. W zebraniu uczestniczyli z ramienia Centrali Związku: wice-prezes Związku—kol. **Komorowski** oraz sekretarz Związku — kol. **Siadak**, z ramienia Zarządu

Skwarcz C.	Lwów	Zapomoga chorob.	98.—
Suryez A.	Stryj	" "	74.—
Ginda B.	"	" "	92.—
Kopacz J.	Jarosław	" "	22.—
Walbiner St.	"	" "	42.—
Nabywaniec J.	Drohobycz	" "	66.—
Pospischil A.	Stryj	Obrona prawna	45.—
Podwapiński A.	Radziwiłłów	" "	211.30
Okręg Stanisławowski.			
Czerny E.	Stanisławów	Odpr. Emerytalna	1.000.—
Kuźniarz Fr.	"	" "	1.000.—
Karaban J.	"	" "	1.000.—
Lewicki Fr.	Czortków	" "	1.000.—
Ruszała J.	Kołomyja	" "	1.000.—
Makara P.	Czortków	Zapom. chorob.	138.—
			30.497.40

Kasa Główna Zawodowego Związku Maszynistów wpłaciła do Kas Skarbowych do depozytów odnośnych sądów tytułem kaucji za:

Rejmera L.	Kaucje	Skierniewice	300.—
Terebę Fr.		Koluszki	1.000.—
Dopieralskiego		Łódź Kaliska	400.—
Kokota		Częstochowa	50.—
Rossę A.		Piotrków	2000.—
		Zł.	3.750.—

Okręgowego Prezes Okręgu — kol. Hernet. Zebraniu przewodniczył kol. **Reich Bolesław**, sekretarzował — kol. **Łazarski Bolesław**.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania kolejno zabierali głos kol. kol. Komorowski i Siadak, którzy szczegółowo wyjaśnili sprawy postulatowe oraz wystąpienia Prezydjum Związku do M. K. Następnie Prezes Okręgu kol. Hernet zaznajomił zebranych ze sprawami wystąpień w Dyrekcji Kolejowej.

W wolnych wnioskach omawiano wewnętrzne sprawy Koła.

PODZIĘKOWANIE.

WPanu Doktorowi **Budkiewiczowi**, ordynatorowi szpitala Przemienienia Pańskiego na Pradze za dokonaną mi operację i troskliwą opiekę w czasie mej ciężkiej choroby składam niniejszem serdeczne podziękowanie.

Zarządowi Koła Z. Z. M. w Kielcach oraz wszystkim Kolegom, którzy okazali mi współczucie w czasie mej ciężkiej choroby i pośpieszyli mi z materjalną pomocą — składam niniejszem serdeczne „Bóg zapłać".

Bronisław Stelmaszewski.
dyspozytor parow. Kielce.

ZAMIANA.

Wróbel Aleksander, pomocnik maszynisty II kl. z prawem kierowania parowozem parowozowni Piotrków, zamieni się na równorzędne stanowisko w Warszawie; parowozownia obojętna.

Łaskawe zgłoszenia nadsyłać pod adresem: Parowozownia kolejowa w Piotrkowie, Aleksander Wróbel.

BILANS SPÓŁDZIELNI MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH I KANDYDATÓW NA MASZYNISTÓW FACH. DLA BUDOWY DOMU LECZNICZO-WYPOCZYNKOWEGO W JASTRZĘBIU-ZDRÓJ

na dzień 31.XII.1928 R.

Stan czynny:	
Gotówka w kasie	3.061,33 zł.
Nieruchomości	102.346,84 „
Dłużników	9.933,90 „
P. K. O.	153,89 „
Ruchomości	12.133,38 „
Towary w restauracji	3.231,32 „
Banki	16,00 „
	130.876,66 zł.
Stan bierny:	
Udziały członków	71.735,95 zł.
Wstępne	40,00 „
Wierzyciele	2.067,97 „
Kaucja	3.000,00 „
Zarząd Główny Z. Z. M.	47.000,00 „
Fundusz rezerwowy	6.581,24 „
Czysta nadwyżka	451,50 „
	130.876,66 zł.

Koszta administr. 10.104,95. Amortyz. ruch. 638,55. Brutto zysk 11.195,00.

Rada Nadzorcza:
Prezes Rady (—) Sobczak Stanisław.
Członek Rady (—) Wawrzynek Wilhelm.
Członek Rady (—) Franke Robert.
Zarząd Spółdzielni:
(—) Kolloch Antoni. (—) Walusz Józef IV
(—) Janus Edmund.

OŚWIADCZENIE.

Oświadczam niniejszym, że nie miałem nigdy zamiaru obrazić Kolegów moich ani też ogółu maszynistów kolejowych. Za wypowiedziane niebacznie i w zdenerwowaniu wyrazy, któremi wbrew mojej intencji ogół mógł słusznie czuć się dotkniętym — niniejszym przepraszam.

Wójcicki Mieczysław
Koło miejscowe Jasło.

STAN MAJĄTKOWY
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
na dzień 31 grudnia 1928 r.

Stan czynny

1.	**Kasa**		16.926.77
2.	**Banki**		
	P. K. O. r/k bieżący	19.714.61	
	Państw. Bank Rolny c-to osz.	129.266.57	148.981.18
3.	**Nieruchomości**		789.617.08
4.	**Inwestycje nowe**		179.587.69
5.	**Ruchomości**		33.993.93
6.	**Dłużnicy**		
	Okręgi i Koła za %/% i poż.	9.822.90	
	Różni	145.227.20	155.050.10
7.	**Weksle w portfelu**		6.420.—
			1.336.576.75

Stan bierny

1.	**Fundusz Odpr. Emeryt.**		409.030.85
2.	„ **Kasy Pośmiertnej**		116.550.91
3.	„ **Inwestycyjny**		162.453.99
4.	„ **Domu własnego**		222 150.66
5.	„ **Rezerwowy**		100.000.—
6.	„ **Amortyzacyjny**		26.409.42
7.	**Wierzyciele**		
	Okręgi i Koła za %	15.357.50	
	Różni	45.274.36	60.631.86
8.	**Długi hipoteczne**		239.349.06
			1.336.576.75

Skarbnik Związku
(—) H. Sommerfeldt

Buchalter Związku:
(—) A. Walewski

Członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej
Przewodniczący Kom. *(—) W. Wierzbicki*
Czł. Kom. *(—) J. Konieczny*
„ „ *(—) P. Gajda*

Prezes Związku:
(—) P. Borkowski

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Odbito w drukarni „Robotnika". Warecka 7.